

# NOTATKI NAUKOWE – –NOTES SCIENTIFIQUES – SCIENTIFIC CONTRIBUTIONS

---

„TURYZM” 1994, t. 4, z. 1

*Teofil Lijewski*

## RUCH TURYSTYCZNY PRZEZ GRANICE POLSKI I JEGO FORMY LE MOUVEMENT TOURISTIQUE À TRAVERS LES FRONTIÈRES DE LA POLOGNE ET SES FORMES TOURIST TRAFFIC ACROSS POLISH BORDERS AND ITS FORMS

Wzrost ruchu międzynarodowego przez granice Polski należy do najbardziej spektakularnych i dynamicznych zjawisk, jakie możemy zaobserwować w ostatnich latach w Polsce. Wprawdzie ruch ten tylko częściowo wynika z ożywienia turystyki, jednak tradycyjnie zwykło się u nas łączyć przekraczanie granicy z turystyką (vide *Rocznik statystyczny*), dlatego wyjdziemy tu od ogólnej charakterystyki ruchu międzynarodowego i spróbujemy dokonać jego klasyfikacji.

W powojennej historii Polski można wyróżnić 5 okresów o różnym natężeniu i charakterze międzynarodowego ruchu turystycznego:

1. Okres zamkniętych granic, przez które odbywały się tylko nieliczne podróże, przeważnie o charakterze służbowym.

2. Od 1956 r. okres stopniowej liberalizacji i rozwoju turystyki, głównie do państw socjalistycznych (w 1971 r. liczba przyjazdów i wyjazdów z Polski była już około 24 razy wyższa, niż w 1955 r.).

3. Okres bezpaszportowych wyjazdów w latach 1972–1980, kiedy do wyjazdu do państw socjalistycznych uprawniał dowód osobisty z odpowiednią pieczęcią. W ciągu jednego roku 1972 liczba wyjazdów z Polski wzrosła 10-krotnie, a przyjazdów do Polski prawie 5-krotnie (były to głównie jednodniowe wybieczki).

4. Okres ograniczeń wyjazdowych i restrykcji wizowych, zapoczątkowany pod koniec 1980 r. zamknięciem granicy NRD dla obywateli polskich z dowodami osobistymi. Rok później wprowadzenie stanu wojennego sparaliżowało ruch turystyczny na wiele miesięcy, a zmniejszyło jego rozmiary na wiele lat. Dopiero w 1988 r. liczba przyjazdów i wyjazdów z Polski osiągnęła poziom z 1980 r.

5. Okres żywiołowego rozwoju ruchu międzynarodowego po rozpadzie bloku radzieckiego i zniesieniu wiz przez większość państw europejskich. Liczba osób przekraczających granice Polski sięgnęła 157 mln w 1992 r. i była 5 razy większa niż w 1980 r., a prawie 3 razy większa niż w 1989 r. Liczba samochodów osobowych przejeżdżających przez granice Polski wzrosła 8,5 raza w stosunku do 1980 r. i 4,4 raza w stosunku do 1989 r.

Nastąpiły zmiany w rozmieszczeniu ruchu i w jego strukturze według narodowości i według środków transportu. W stosunku do 1980 r. zmalał udział granicy południowej, co można wytłumaczyć konfliktem zbrojnym w Jugosławii i zmniejszeniem się atrakcyjności Węgier, Bułgarii i Rumunii po wprowadzeniu tam gospodarki rynkowej i rozliczeń w walutach zachodnich. Wzrósł natomiast udział ruchu przez granice wschodnią i zachodnią. Najmniejszy był wzrost ruchu przez granicę morską i drogą powietrzną, co wiąże się z wysokimi cenami biletów lotniczych i promowych.

Bardzo istotna jest zmiana proporcji Polaków i cudzoziemców w ruchu transgranicznym. Przez większość okresu powojennego przeważały wyjazdy obywateli polskich nad przyjazdami obywateli innych państw. W 1980 r. Polacy stanowili 55,8% ogółu osób przekraczających granice Polski, w 1992 r. już tylko 37,1%. Przewaga wyjazdów Polaków była dawniej uwarunkowana m. in. masowymi wyjazdami po towary nieosiągalne lub zbyt drogie w kraju, a także wyjazdami z towarami na sprzedaż. Obecnie sytuacja odwróciła się: Polska jest bardziej atrakcyjna dla sąsiadów ze względu na zaopatrzenie i ceny, niż państwa sąsiednie dla Polaków.

Na rozmieszczenie ruchu według przejść granicznych najbardziej wpłynęła zmiana w środkach transportu; nastąpiło masowe przemieszczenie się ruchu z kolei na drogi kołowe. Obok rozwoju indywidualnej motoryzacji decydująca była zmiana taryf kolejowych: dawne niskie taryfy w ramach RWPG faworyzowały przejazdy kolejowe, obecne taryfy oparte na stawkach w walutach zachodnich odstraszały turystów. Skorzystały z tego firmy przewozowe i biura turystyczne uruchamiając wiele międzynarodowych linii autobusowych. W stosunku do 1980 r. ruch osobowy przez przejścia drogowe wzrósł o 530%, gdy liczba pasażerów kolejowych tylko o 68%, a w stosunku do 1989 r. nastąpił nawet spadek przewozów kolejowych.

Skutkiem wzrostu ruchu samochodowego są zatory na przejściach granicznych, kilometrowe kolejki samochodów i wielogodzinne bądź nawet wielodniowe straty czasu. W dobie powszechnej liberalizacji ruchu międzynarodowego i integracji europejskiej jest to *curiosum*, które ośmiesza Polskę i odstrasza od niej turystów. Trzeba tu dodać, że winę za ten stan rzeczy ponoszą przeważnie państwa sąsiednie. Na wschodzie przyczyną zatorów jest drobiazgowa kontrola celna i korupcja urzędników w byłych republikach radzieckich, na zachodzie przepisy celne EWG i obawa przed nielegalną imigracją.

Sytuacja jest różna na poszczególnych granicach. Kolej jest najpopularniejsza na wschodniej granicy, liczba korzystających z niej wzrosła tu od 1980 r. ponad 4-krotnie. Wynika to zarówno z niskiego stopnia motoryzacji jak i z chęci ominięcia długich kolejek samochodów. Na granicach południowej

Tabela 1

Ruch na drogowych przejściach granicznych  
Le mouvement aux passages frontaliers routiers

Przejścia graniczne	Osoby w tys.			Samochody osobowe w tys.		
	1980	1989	1992	1980	1990	1992
Bezledy	-	-	614	-	-	86
Ogrodniki	-	978	2 063	-	195	503
Kuźnica	1	-	807	-	27	295
Terespol	241	1 350	2 546	18	466	544
Dorohusk	1	-	573	-	16	142
Hrebenne	-	-	684	-	-	63
Medyka	445	2 735	2 586	123	461	462
<u>Granica wschodnia ogółem</u>	690	5 196	10 051	142	1 171	2 133
Barwinek	461	817	2 184	91	273	409
Piwniczna	238	392	1 232	42	99	197
Łysa Polana	1 004	407	2 268	193	115	427
Chyżne	684	2 038	3 710	129	498	522
Cieszyn	2 580	4 761	17 565	652	851	2 015
Chałupki	802	1 593	2 956	159	514	534
Pietrowice	104	448	966	22	107	272
Głucholazy	287	333	1 987	70	101	513
Boboszków	154	626	696	37	182	182
Kudowa-Słone	1 026	2 827	5 379	204	499	1 345
Lubawka	188	-	1 513	26	44	406
Jakuszyce	318	1 029	2 370	105	347	717
Zawidów	739	514	2 257	176	282	641
<u>Granica południowa ogółem</u>	8 988	16 151	47 322	1 953	3 920	8 616
Sieniawka	819	236	2 853	135	482	351
Zgorzelec	2 690	2 643	10 121	293	994	2 584
Łęknica	419	340	7 869	93	505	1 625
Olszyna	745	2 094	5 375	212	1 042	1 756
Gubin	1 490	660	4 483	116	344	1 174
Świecko	729	3 008	9 272	168	1 455	3 043
Słubice	1 707	1 258	14 114	266	563	4 321
Krajnik Dolny	241	102	6 280	46	181	1 960
Końskowice	1 102	1 124	8 795	254	615	3 146
Lubieszyn	705	656	6 711	183	344	2 127
Świnoujście	1 475	101	4 872	2	4	8
<u>Granica zachodnia ogółem</u>	12 121	12 222	80 745	1 769	6 519	22 304

Źródło: Sprawozdania Służby Granicznej (zebrał Tomasz Komornicki).

i zachodniej maleje natomiast liczba pasażerów kolejowych, przez granicę południową w 1992 r. przejechało ich prawie 4 razy mniej niż w 1989 r., przez granicę zachodnią prawie dwa razy mniej.

Turystyczny ruch międzynarodowy odbywa się przez około 70 przejść granicznych, spośród których większe znaczenie ma 31 przejść drogowych wymienionych w tabeli I, 20 przejść kolejowych, 5 portów lotniczych, 4 porty morskie i jeden port nad Zalewem Szczecińskim (Trzebież). Obciążenie poszczególnych przejść jest bardzo nierównomierne i wynika z ich położenia w stosunku do głównych szlaków komunikacyjnych i większych miast. Na 30 przejściach zanotowano w 1992 r. ponad 1 mln osób przekraczających granicę, na 11 dalszych ponad pół miliona.

Na granicy wschodniej przejściami o największym ruchu (ponad 1 mln osób) były drogi kołowe (Medyka, Terespol, Ogrodniki) i 3 stacje kolejowe (Terespol, Medyka, Kuźnica), przy czym zdecydowanie przodował Terespol położony na głównym szlaku z Warszawy do Moskwy. Niewielka do niedawna liczba przejść granicznych na wschodzie uległa w ostatnich latach zwiększeniu, m. in. dzięki rozpadowi Związku Radzieckiego, bowiem każda republika chce mieć własne przejście drogowe i kolejowe do Polski. Otworzyła się nawet hermetycznie dotychczas zamknięta granica z obwodem kaliningradzkim, otwarto tam przejścia drogowe w Bezledach (koło Bartoszyce) i w Gronowie (koło Braniewa) oraz kolejowe w Braniewie. Na Litwę otwarto drugie przejście drogowe w Budzisku i odbudowano nieczynną od I wojny światowej linię kolejową przez Trakiszki. Na granicy z Białorusią uruchomiono pociągi pasażerskie z Białegostoku do Brześcia przez Czeremchę. Dla podróżujących na Ukrainę uruchomiono ważne przejście drogowe w Hrebennem na głównym szlaku z Warszawy do Lwowa. Przygotowuje się otwarcie dalszych dróg.

Na granicy południowej 11 przejść drogowych wykazało ruch powyżej 1 mln osób w 1992 r. Rekord bije Cieszyń, przez którego trzy mosty graniczne przeszło i przejechało 17,6 mln osób, tj. średnio 48 000 dziennie. Poza Cieszyńem największą frekwencją cieszyły się pozostałe główne szlaki międzynarodowe przez Kudowę-Zdrój i Chyżne. Miliona osób nie zanotowało żadne przejście kolejowe na południowej granicy, nawet Zebrzydowice, przez które w 1989 r. przejechały prawie 4 mln pasażerów. Tym niemniej i tu otwarto nowe przejścia kolejowe dla turystów w Zwardoniu, Chałupkach i Mieroszowie.

Największy ruch panuje na granicy zachodniej, tutaj prawie każde przejście graniczne jest przekraczane przez miliony osób. W 1992 r. ponad milion osób zanotowano na 11 przejściach, w tym na 8 przejściach ponad 5 mln. Najwięcej osób przekracza mosty graniczne w podzielonych miastach: w Słubicach ponad 14 mln, w Zgorzelcu ponad 10 mln (dla ułatwienia ruchu otwarto tu nawet międzynarodową linię autobusów miejskich). Następne w kolejności są przejścia autostradowe: w Świecku na głównym szlaku Berlin – Warszawa (9,3 mln osób) i w Kołbaskowie na autostradzie Berlin – Szczecin (8,8 mln osób). Piąte miejsce



pod względem frakwencji zajmuje nieoczekiwanie Łęknica, małe miasteczko na południu Zielonogórskiego, liczące zaledwie 2300 mieszkańców, sąsiadujące z niemieckim uzdrowiskiem Bad Muskau; tutaj przekroczyło granicę prawie 8 mln osób, głównie Niemców odwiedzających miejscowy wielki bazar przy moście granicznym. Spośród 6 przejść kolejowych z ruchem pasażerskim naj-

Tabela II

Ruch osobowy na kolejowych, morskich i lotniczych przejściach granicznych Polski

Le mouvement de personnes aux passages frontaliers ferroviaires, maritimes, aériens

Przejścia graniczne	Osoby w tys.			
	1980	1989	1991	1992
<b>Kolejowe</b>				
Braniewo	-	-	2	133
Trakiszki	-	-	-	138
Kuźnica	430	1 133	2 062	1 910
Terespol	1 038	1 868	2 356	3 640
Dorohusk	-	-	958	620
Hrubieszów	-	-	29	40
Medyka	553	665	2 147	1 851
<u>Granica wschodnia ogółem</u>	2 028	3 674	7 557	8 340
Muszyna	290	851	401	177
Zwardoń	-	-	-	131
Zebrzydowice	1 423	3 944	1 256	840
Chalupki	-	-	-	14
Międzylesie	249	367	278	230
<u>Granica południowa ogółem</u>	1 962	5 161	1 935	1 392
Zgorzelec	1 069	1 124	193	267
Zasieki	316	358	47	16
Kunowice	1 694	3 133	2 248	2 046
Kostrzyn	-	-	19	650
Szczecin-Gumieńce	556	1 051	112	136
<u>Granica zachodnia ogółem</u>	3 636	5 666	2 600	3 115
<b>Morskie</b>				
Szczecin	22	3	4	4
Świnoujście	249	518	512	633
Gdynia	44	61	93	155
Gdańsk	114	124	128	134
<u>Granica morska ogółem</u>	431	707	742	938
<b>Lotnicze</b>				
Warszawa	1 498	2 552	1 821	1 838
Kraków	24	67	55	70
Gdańsk	32	66	39	49
Poznań	11	15	7	5
<u>Lotniska ogółem</u>	1 572	2 701	1 928	1 974

Źródło: Sprawozdania Służby Granicznej (zebrał Tomasz Komornicki).

intensywniej jest wykorzystywane przejście Kunowice – Frankfurt nad Odrą, przez które przejeżdżają najważniejsze pociągi z Warszawy, Moskwy, Petersburga i Kijowa do Niemiec i zachodniej Europy. Ogółem na granicy zachodniej, chociaż najkrótszej, skupia się około 55% całego ruchu międzynarodowego Polski.

Wśród portów lotniczych duże znaczenie dla przewozów międzynarodowych ma tylko Warszawa (ponad 1,8 mln pasażerów), ponadto linie międzynarodowe wybiegają z Krakowa, Gdańska, Katowic i Poznania. Wśród portów morskich na czoło wysuwa się Świnoujście, gdzie skupia się ponad 2/3 pasażerów korzystających z żeglugi promowej. Na uwagę zasługuje rozwój międzynarodowej żeglugi zalewowej (z Niemiec do Trzebieży, z Kaliningradu do Elbląga rosyjskimi wodolotami).

Jakie rodzaje międzynarodowego ruchu osobowego można obecnie w Polsce wyróżnić? Z góry trzeba zaznaczyć, że większość przekraczających granicę, w obu kierunkach, ma na celu nie wypoczynek i krajoznawstwo, lecz cele użytkowe, nawet jeśli w świetle międzynarodowych definicji są oni turystami. Wymienimy więc wszystkie masowe formy ruchu występujące współcześnie:

1. Najbardziej masowe są krótkie wizyty w celu dokonania zakupów; ten typ ruchu przeważa na granicy zachodniej, zwłaszcza w podzielonych miastach (Ślubice, Zgorzelec, Łęknica, Gubin), a także w Cieszynie, przy czym liczbowo przeważają Niemcy dokonujący zakupów w Polsce.

2. Następnie liczne są wyjazdy wielodniowe w celu sprzedaży swoich towarów i zarobienia dewiz, przeciągające się w czasie w przypadku podjęcia nielegalnej pracy zarobkowej lub świadczenia usług (np. rzemiosło, prostytutka). Ten typ "turystyki" uprawiają głównie obywatele byłych republik radzieckich, dla których Polska stała się równie atrakcyjna, jak wcześniej państwa zachodnie dla Polaków. W tej grupie osób przenika do Polski również element przestępczy.

3. Mniej liczną, ale widoczną i uciążliwą grupą są potencjalni azyłanci, głównie z Rumunii, Bułgarii i krajów Trzeciego Świata, którzy traktują Polskę jako etap przejściowy w drodze do bogatszych państw zachodnioeuropejskich. Podczas pobytu w Polsce utrzymują się często z żebractwa lub kradzieży, nocują na dworcach lub pod gołym niebem, do Niemiec usiłują przedostać się nielegalnie.

4. Grupą rosnącą liczbowo są podróżujący służbowo i w celach zawodowych, wśród nich handlowcy, ich kierowcy i konwojenci przewożący towar za granicę lub z zagranicy, tworzący samochodami ciężarowymi większość zatorów na przejściach granicznych. Podróżujący zawodowo stanowią większość klienteli drogich hoteli.

5. Stosunkowo nieliczną, ale pożądaną grupą są turyści weekendowi, którzy przyjeżdżają na krótki wypoczynek lub wycieczkę do Polski, przeważnie z Niemiec. Zachodnia Polska, zwłaszcza pojezierza Pomorskie i Lubuskie mają duże szanse stać się terenem wypoczynku świątecznego dla mieszkańców wielkich

miast niemieckich, zwłaszcza aglomeracji berlińskiej liczącej 4 mln mieszkańców, położonej niecałe 100 km od granicy Polski. Turystów weekendowych odstrasza perspektywa spędzenia kilku godzin w kolejce do odprawy granicznej.

6. Najbardziej pożądanymi są normalni turyści przyjeżdżający na urlopowy wypoczynek lub wycieczkę krajoznawczą, korzystający z hoteli i gastronomii, zostawiający sporo dewiz. Do Polski przyjeżdżają najliczniej Niemcy, następnie Francuzi, Holendrzy, Austriacy, Węgrzy, Skandynawowie, Amerykanie i Włosi. Polacy wyjeżdżają przede wszystkim do Niemiec, Włoch, Francji, Anglii, Austrii, Grecji, Turcji i Stanów Zjednoczonych; wyjazdy turystyczne łączą nieraz z wywozem towarów na sprzedaż lub próbą podjęcia pracy za granicą.

7. Jako osobną kategorię turystyki można uznać podróże nostalgiczne do miejsc swojego urodzenia, młodości lub pochodzenia przodków. Najczęstsze w tej kategorii są przyjazdy Niemców na nasze Ziemie Zachodnie i Północne oraz wyjazdy Polaków na kresy wschodnie należące przed wojną do Polski.

8. Wreszcie jako rodzaj turystyki można uznać odwiedziny krewnych lub znajomych za granicą, częste ze względu na rozproszenie rodzin w wyniku działań wojennych i powojennej emigracji. Międzynarodowe powiązania rodzinne są częste szczególnie na Górnym Śląsku, skąd nieraz część rodziny wyjechała do Niemiec, a część pozostała w Polsce. Oczywiście podróże mogą służyć równocześnie różnym celom, powyższa klasyfikacja jest umowna i niepełna.

Prof. dr hab. Teofil Lijewski  
Instytut Geografii  
i Przestrzennego Zagospodarowania  
Polskiej Akademii Nauk  
ul. Krakowskie Przedmieście 30  
00-927 Warszawa

Wpłynęło:  
15 września 1993 r.